

⑱ 公開特許公報 (A) 平3-295777

⑲ Int.Cl.⁵B 62 H 5/20
B 60 R 25/10
G 08 B 13/00

識別記号

庁内整理番号

⑳ 公開 平成3年(1991)12月26日

B 6948-3D
7710-3D
6376-5G

審査請求 未請求 請求項の数 3 (全6頁)

㉑ 発明の名称 二輪車用盗難警報装置

㉒ 特願 平2-97561

㉓ 出願 平2(1990)4月16日

㉔ 発明者 梅田 耕治 愛知県岡崎市南二百田5-1
 ㉔ 発明者 中塩 雄二 東京都大田区蒲田2丁目8番2号 国産金属工業株式会社
 内
 ㉔ 出願人 株式会社二輪整備技術 愛知県岡崎市大平町字北市木1-2
 研究所
 ㉔ 出願人 国産金属工業株式会社 東京都大田区蒲田2丁目8番2号
 ㉔ 代理人 弁理士 清水 敬一 外1名

明細書

1. 発明の名称

二輪車用盗難警報装置

2. 特許請求の範囲

(1) スイッチ手段と、警報器と、スイッチ手段の出力信号を受信したときに警報器を作動する警報信号をそれぞれ発生するアームド状態若しくは発生しないディスアームド状態又は警報器を作動させている警報状態とに切替える警報制御回路と、ステアリングロック装置のキー孔内に装着されるキャップと、所定のコード信号を含む電磁波を受信したときに出力信号を発生する受信器を設け、スイッチ手段の出力信号によりキャップをキー孔に装着した状態及びキー孔から抜き出した状態を検出し、警報制御回路がアームド状態又は警報状態にあるとき、受信器の出力信号により警報制御回路をアームド状態又はディスアームド状態に切替え、警報制御回路がディスアームド状態にあるとき、受信器の出力信号により警報制御回路をアームド状態に切替えることを特徴とす

る二輪車用盗難警報装置。

(2) スイッチ手段は、感圧センサ、マイクロスイッチ又は開閉接点により構成される請求項

(1) に記載の二輪車用盗難警報装置。

(3) 所定のコード信号を含む電磁波を受信したとき、警報制御回路のタイマが一定時間作動して警報制御回路がディスアームド状態からアームド準備状態に切り換えられ、タイマが一定時間を計数した後、警報制御回路がディスアームド状態からアームド状態に切り換えられる請求項(1)に記載の二輪車用盗難警報装置。

3. 発明の詳細な説明

産業上の利用分野

この発明は二輪車用盗難警報装置、特に遠隔操作が可能な警報器を備えた二輪車用盗難警報装置に関する。

従来の技術

公知の自動車用盗難警報器は自動車の全ての開閉部を閉鎖してロックしたときに、盗難警報器はディスアームド状態からアームド状態に切り替え

られる。アームド状態において不正にドア、トランク又はフード等の開閉部を開放すると、自動的に警報が発生して、自動車の盗難を防止することができる。

また、特公昭63-11509号公報に示されるように、所定のコード番号を含む赤外線を使用してロック装置を解除する遠隔操作ロック制御装置は公知である。この遠隔操作ロック制御装置は、手動操作されるスイッチを含む発信装置と、スイッチを押すときに発信装置から発射される赤外線を受信して赤外線中に含まれる所定のコード番号を検出したときにロック装置に解除信号を供給する受信装置とを有する。この遠隔操作ロック制御装置は受光装置のセンサ部に対し約1m以上離れた位置から赤外線を発射してロック装置を解除することができる。このため、発信装置のスイッチ押すによる解除操作の簡易化と迅速化を図れる利点がある。

実公昭58-11661号公報にはシートロックに設けたスイッチの作動により警報状態を解除

えられる警報制御回路とを有する。警報器は二輪車に取付けられたホーン、ランプ又はその他の聴覚的又は視覚的警報装置である。

この二輪車用盗難警報装置には、ステアリングロック装置のキー孔内に装着されるキャップと、所定のコード信号を含む電磁波を受信したときに出力信号を発生する受信器が設けられる。スイッチ手段によりキャップをキー孔に装着した状態及びキー孔から抜き出した状態を検出し、警報制御回路がアームド状態又は警報状態にあるとき、受信器の出力信号により警報制御回路をアームド状態又はディスアームド状態に切替え、警報制御回路がディスアームド状態にあるとき、受信器の出力信号により警報制御回路をアームド状態に切替える。

所定のコード信号を含む電磁波を受信したときに警報制御回路のタイマが一定時間作動して警報制御回路がディスアームド状態からアームド準備状態に切り換えられ、タイマが一定時間を計測した後、警報制御回路がディスアームド状態からアームド状態に切り換えられる。

する二輪車の盗難警報器が開示されている。また、実公昭58-26207号公報にはイグニッション回路を電源に不正に接続したときに警報器が作動する二輪車用盗難防止装置が記載されている。更に、実公昭58-26208号公報にはイグニッション回路が切断されたときに警報器が作動する二輪車用盗難防止装置が記載されている。

発明が解決しようとする課題

ところで、従来の二輪車では盗難防止装置を電磁波による遠隔操作により盗難警報器の状態切り換えを行うことができなかった。

この発明は、上記欠点を解消し、電磁波による遠隔により警報器を制御できる二輪車用盗難警報装置を提供することを目的とする。

問題点を解決するための手段

この発明の二輪車用盗難警報装置は、スイッチ手段と、警報器と、スイッチ手段の出力を受信したときに警報器を作動する警報信号をそれぞれ発生するアームド状態又は発生しないディスアームド状態及び警報器を作動させる警報状態とに切替

えられる警報制御回路とを有する。警報器は二輪車に取付けられたホーン、ランプ又はその他の聴覚的又は視覚的警報装置である。

この二輪車用盗難警報装置には、ステアリングロック装置のキー孔内に装着されるキャップと、所定のコード信号を含む電磁波を受信したときに出力信号を発生する受信器が設けられる。スイッチ手段によりキャップをキー孔に装着した状態及びキー孔から抜き出した状態を検出し、警報制御回路がアームド状態又は警報状態にあるとき、受信器の出力信号により警報制御回路をアームド状態又はディスアームド状態に切替え、警報制御回路がディスアームド状態にあるとき、受信器の出力信号により警報制御回路をアームド状態に切替える。

警報制御回路は、アームド状態のときに二輪車に設けられたステアリングロック装置からキャップが外され、スイッチ手段からトリガ信号を受信したときに警報信号を発生する。この警報信号は受信器の出力信号により警報状態からディスアームド状態又はアームド状態に切替えられたとき、停止する。

実施例

以下、この発明の実施例を第1図～第8図について説明する。

第1図に示すように、この発明による二輪車用盗難警報装置1は、ステアリングロック装置2のキー孔3に装着されるキャップ10を有する。二輪車には電源4と、電源4に隣接して設けられた警報制御回路5と、警報制御回路5に接続された警報器6とを有する。キャップ10内に設けられたスイッチ手段は導線7により警報制御回路5に接続される。また、警報制御回路5には赤外線発信器8から照射される赤外線を受信する受信器としての受光器9が接続される。

第2図及び第3図に示すように、キャップ10はハウジング11と、ハウジング11の開口部を閉鎖するようにハウジング11に固定されたカバー12とを有する。ハウジング11内にはスイッチ手段としての感圧センサ13と、感圧センサ13に隣接して配置されるボタン部材14と、ボタン部材14に当接する頭部16を有しがつ樹脂に

御回路5の詳細を図示しないが、ワンチップマイクロコンピュータにより構成することができる。警報制御回路5には所定のコードを記憶するRAM22及び警報制御回路5の作動をプログラム制御する動作シーケンスを記憶するROM23が接続される。警報制御回路5は、感圧センサ13の出力を受信したときに警報器21を作動する警報信号をそれぞれ発生するアームド状態又は発生しないディスアームド状態及び警報器21を作動させる警報状態とに切替える。

受光器9は所定のコード信号を含む電磁波を受信したときに出力信号を発生する。警報制御回路5は自身のアームド状態、ディスアームド状態又は警報状態とを検出し、また感圧センサ13によりキャップ10をキー孔3に装着した状態及びキー孔3から抜き出した状態を検出する。警報制御回路5がアームド状態又は警報状態にあるとき、受光器9の出力信号により警報制御回路5はアームド状態又はディスアームド状態に切替える。警報制御回路5がディスアームド状態にあるとき、

より成形されたプラグ15と、カバー12に取付けられかつ孔17を有するスリーブ18と、プラグ15の頭部16とスリーブ18との間に配置されかつプラグ15をボタン部材14に対して常時押圧するスプリング19とを有する。ボタン部材14、プラグ15及びスリーブ18は回転可能に配置される。プラグ15の先端にはステアリングロック装置2のキー孔3内に挿入されたとき、タンブラーに係止する一对の弾性突起15aが設けられる。感圧センサ13には通常スプリング19によりボタン部材14が押圧されている。プラグ15が外側に移動するときに感圧センサ13へのスプリング19の弾力が軽減又は解除されるが、感圧センサ13はスプリング19の弾力が減少又は解除されるときに警報制御回路5への出力信号を発生する。

第4図は感圧センサ13が接続される入力端子を有する警報制御回路5を示す。警報制御回路5は赤外線の受光器9が接続された入力端子及び警報器21に接続された出力端子を有する。警報制

受光器9の出力信号により警報制御回路5はアームド状態に切替える。この場合に、警報制御回路5のタイマが一定時間作動して警報制御回路5がディスアームド状態からアームド準備状態に切り替える。警報制御回路5は、アームド状態のときに二輪車に設けられたステアリングロック装置2からキャップ10が外され、感圧センサ13からトリガ信号を受信したときに警報信号を発生する。この警報信号は警報器21を一定時間駆動するが、受光器9の出力信号により警報制御回路5が警報状態からディスアームド状態又はアームド状態に切替えたとき、停止する。

遠隔操作装置のアームド信号により警報制御回路5のタイマが一定時間作動して警報制御回路5はディスアームド状態からアームド準備状態に切り替える。アームド準備状態のときに表示装置が作動され、アームド準備状態を表示することができる。タイマが一定時間を計数した後、警報制御回路5がディスアームド状態からアームド状態に切り替える。

上記の構成において、警報制御回路5は第5図に示す動作シーケンスにより作動される。

運転者が二輪車から離れるとき、ステアリングロック装置2のキー孔3にキャップ10のプラグ15を挿入する。このとき、ステップ30のスタートからステップ31に進み、警報制御回路5は受光器9に赤外線信号を受信したか否か判断する。その後、所定のコードを含む電磁波を発生する赤外線発光器8を操作して、受光器9に赤外線を照射すると、ステップ32に進み、警報制御回路5は赤外線信号内に含まれるコードがRAM22内に記憶されたコードと一致するか否か判断する。これらのコードが一致すると、感圧センサ13の出力によりキャップ10がステアリングロック装置2のキー孔3に挿入されているか否か検出する(ステップ33)。ステップ31~33において、否定状態の場合はスタートに戻る。ステップ33においてキャップ10がキー孔3に装着されているとき、警報制御回路5はディスアームド状態か否か判断(ステップ34)し、ディスアームド状

態でないとき、ステップ35に進み、アームド状態か否か判断する。ここでアームド状態でないとき、ステップ36に進み警報状態か否か判断する。ステップ35においてアームド状態のとき又はステップ36において警報状態のときは、ステップ37に進み、警報制御回路5はディスアームド状態に切替えられる。ステップ36において警報状態でないとき、スタートに戻る。

ステップ34においてディスアームド状態のときは、ステップ38に進み、警報制御回路5内のタイマが作動される。このタイマが作動する時間はアームド準備状態である。ステップ39においてタイマが一定時間(例えば30秒)を計数したときに、ステップ40に進み警報制御回路5はアームド状態に切替えられる。アームド状態において、キャップ10がステアリングロック装置2から取外されると、感圧センサ13が出力信号を発生するから、ステップ42において警報制御回路40から一定時間(例えば2分)出力が発生し、警報器21が一定時間作動される(ステップ42)

。その後、ステップ40に戻り、再びアームド状態に切替られるから、再びキャップ10がステアリングロック装置2に装着されかつ取外されたとき同様に警報器21が作動される。

この発明の上記実施例は種々の変更が可能である。例えば、上記の実施例では感圧センサ13として感圧センサを示したが、マイクロスイッチ、リードスイッチ又は他の開閉接点を使用することもできる。第6図~第8図は一对の接点55、56を有するキャップ10とステアリングロック装置2内に設けられるキーシリンダ50に導電部材51を設ける例を示す。キャップ10は弾性を有する樹脂で成形され、接点55、56はキャップ10のリング部52に埋設される。リング部52がキーシリンダ50内に挿入されたとき、接点5と56は導電部材51に接触して通電される。

また、電磁波として赤外線の代わりに電波を使用することができる。

発明の効果

この発明の二輪車用盗難警報装置では、遠隔操

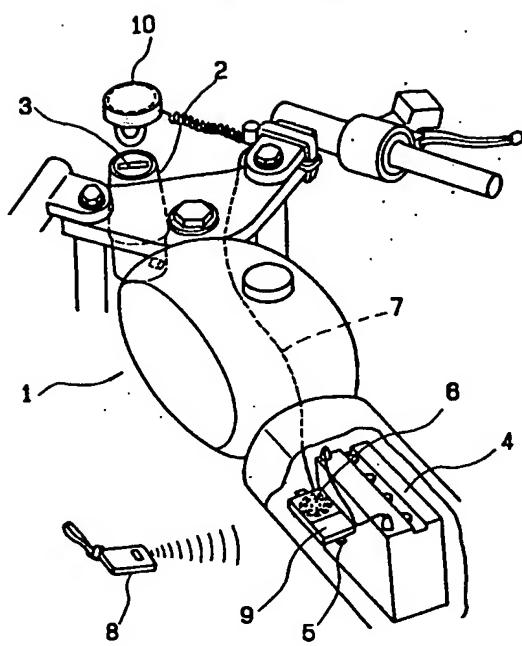
作により警報制御回路を制御することができるので、操作上大きな利便が図られると共に、確実に盗難防止を図ることができる。

4. 図面の簡単な説明

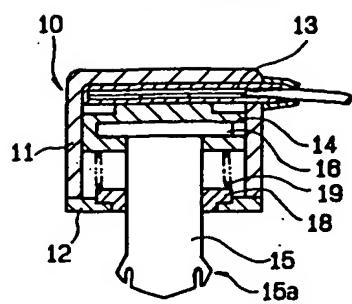
第1図はこの発明による二輪車用盗難警報装置の装着状態を示す斜視図、第2図はステアリングロック装置に装着するキャップの断面図、第3図は第2図の分解斜視図、第4図は警報制御回路の接続状態を示す回路図、第5図は警報制御回路の動作シーケンスを示すフローチャート、第6図はこの発明の他の実施例を示すスイッチ手段の斜視図、第7図は第6図のキャップの詳細を示す断面図、第8図は第6図のキーシリンダの詳細を示す断面図である。

1.. 二輪車用盗難警報装置、2.. ステアリングロック装置、3.. キー孔、5.. 警報制御回路、6.. 警報器、9.. 受光器(受信器)、10.. キャップ、13.. 感圧センサ(スイッチ手段)、

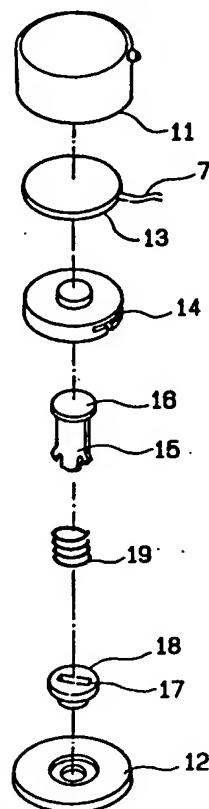
第1図



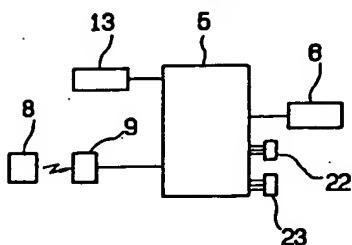
第2図



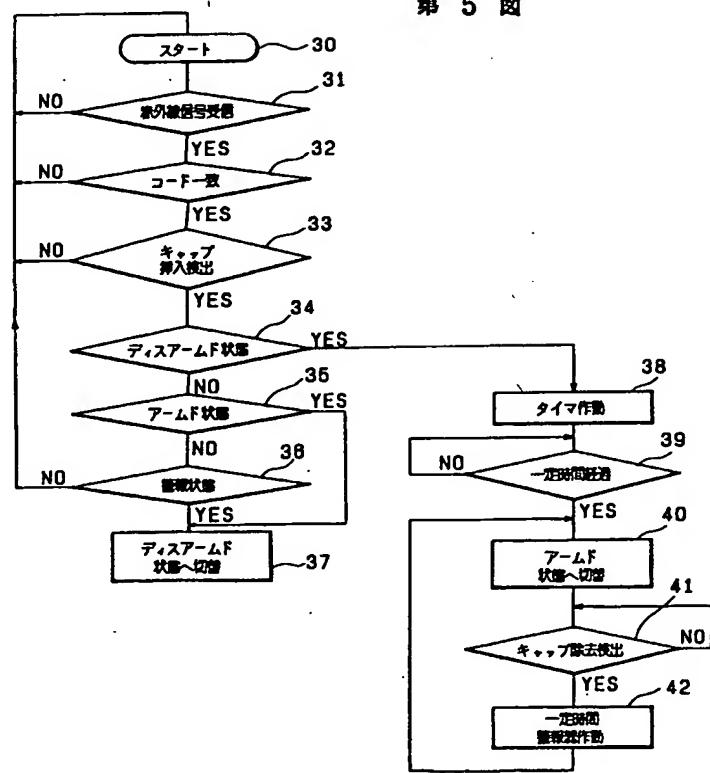
第3図



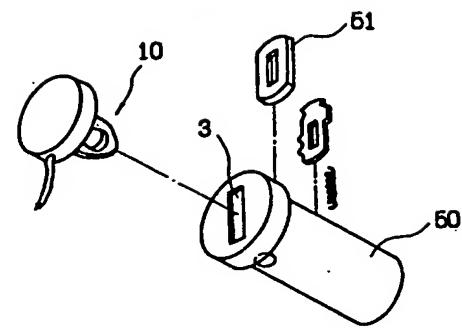
第4図



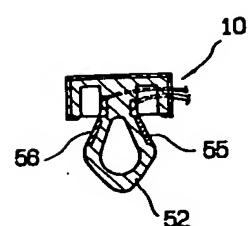
第5図



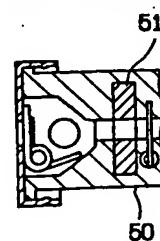
第 6 図



第 7 図



第 8 図



PAT-NO: JP403295777A
DOCUMENT-IDENTIFIER: JP 03295777 A
TITLE: THEFT ALARM DEVICE FOR
MOTORCYCLE
PUBN-DATE: December 26, 1991

INVENTOR- INFORMATION:

NAME
UMEDA, KOJI
NAKASHIO, YUJI

ASSIGNEE- INFORMATION:

NAME
COUNTRY
KK NIRIN SEIBI GIJUTSU KENKYUSHO N/A
ALPHA CORP N/A

APPL-NO: JP02097561

APPL-DATE: April 16, 1990

INT-CL (IPC): B62H005/20, B60R025/10, G08B013/00

ABSTRACT:

PURPOSE: To control an alarm unit via remote control by electromagnetic waves by operating the timer of an alarm control circuit for a certain period, then switching the alarm control circuit to the

armed state when a transmitter is operated and electromagnetic waves containing the preset code radiate a receiver.

CONSTITUTION: When a driver departs from a motorcycle, the plug 15 of a cap 10 is inserted into the key hole 3 of a steering lock device 2. An infrared light emitter 8 generating electromagnetic waves containing the preset code is operated to radiate infrared light to a light receiver 9, and an alarm control circuit 5 judges whether the code contained in the infrared signal coincides with the code stored in a RAM or not. If these codes coincides, whether the cap 10 is inserted into the key hole 3 of the steering lock device 2 or not is detected based on the output of a pressure-sensitive sensor 13, if the answer is yes, whether the alarm control circuit 5 is set to the disarmed state or not is judged, if it is set to the disarmed state, a timer is operated, and the alarm control circuit 5 is switched to the armed state after a certain period.

COPYRIGHT: (C)1991,JPO&Japio